



**KOST+PARTNER**  
Ingenieure und Planer



# FOTOPROTOKOLL

## ARGUMENTE

8. November 2022



# OPTION 1

Verlagerung Problem  
in Gewerbegebiet  
Schäracher

Mehrverkehr von  
St. Erhard über  
Geuensee

Erschliessungstrasse  
Schäracher entspricht nicht  
der Norm

- zu kleiner Radius
- Landkauf / Waschanlage

## 01: Verlängerung Schäracherstrasse

Kein Schwerverkehr mehr auf der Unterdorfstrasse und erhöhte Sicherheit. Auch weitere Verkehrsregelungen sind denkbar. Steigerung der Wohnqualität und Ruhezeiten im Unterdorf.  
Der bestehende Bahnübergang könnte rückgebaut bzw. dimensioniert (nur für Langsamverkehr) werden / Aufwertung Bahnhofplatz möglich.  
St Sutter AG: Sehr gut vorstellbare Lösung. Die Weiterführung der Schäracherstrasse soll nicht auf den Parzellen der UFA und Ernst-Sutter AG liegen.  
Handelt sich um eine Lösung innerhalb des Gemeindegebiets  
die betroffenen Fruchtfolgeflächen stehen Kompensationsflächen in der Nähe zur Verfügung. Landerwerb in Zusammenarbeit Singensstiftung  
stützt auf den Richtplan die am ehesten zu realisierende Lösung. Die Schäracherstrasse war von Beginn weg als Verbindung zum Industriegebiet angedacht  
daher die logische und konsequente Lösung.  
Bestehender Einmünder Schäracher in Kantonsstrasse ist gut ausgebaut.  
Anbindung zwischen St. Erhard und Geuensee bleibt bestehen und kann über die Schäracherstrasse auf die Kantonsstrasse geleitet werden  
Entlastung des Dorfzentrums und Einmünder Unterdorfstrasse, da Verkehr aus Unterdorfstrasse Richtung Sursee direkter läuft. (Ampel mit neuem Schaltalgorithmus).  
Langfristige Lösung mit Anbindung an die Kantonsstrasse der Wohngebiete Bünten, Unterdorf und weitere Überbauungen auf ungenutzten und unternutzten Bauzonenflächen (Verdichtung)  
Brauch weniger Kulturland als andere Lösungen  
Als ökologische Kompensation könnte der Büntenbach aufgewertet werden.  
Direkteste Option der neuen Erschliessungen.

**Frage**  
Steht diese Lösung perspektivisch einer Wohnverdichtung / Bebauungsplan im betroffenen Gebiet entgegen?  
Wie wird in dieser Option mit dem Langsamverkehr umgegangen?  
Der Veloweg hat bei dieser Variante keinen Platz mehr oder wann wird ein Ersatz geplant?

Notizen aus dem Gespräch mit Roger Moser vom 2. November 2022.  
1. Die Moser Recycling AG begrüsselt den Prozess und kann den Landkaufbedarf nicht vorziehen.  
2. Die Firma ist landkaufunfähig wegen Transport über den Werkhof zu den Kompensationsflächen via UFA.  
Schwerverkehr in Geuensee aufgrund des Entwicklung des Marktes ab und wird im Konzept, möglichst mit Rundverkehr zu unrealistischen Möglichkeiten sind erhaltbar nicht möglich, mangelbar. Die Zusammenarbeit war gut. Die Anschlüsse sind nicht mehr umsetzbar aufgrund von baulichen Restriktionen.  
Wichtig zu wissen, dass die bestehende Strasse nicht geeignet ist. Es können keine Verbindungen im bestehenden Gebiet ausgebaut werden.  
Bestehende Strasse ist zu schmal und steil.  
Bestehende Strasse ist zu schmal und steil.  
eine Umstufung innerhalb des bestehenden Gebietes ist denkbar, sofern genügend Fläche zur Verfügung steht.  
die Hauptverkehrsachsen bestehen.  
die Verkehrsachsen in einer Gemeinde wie Geuensee bestehen.  
eine Schnellstrasse von Sursee nach Geuensee ist denkbar, sofern genügend Fläche zur Verfügung steht.  
die Hauptverkehrsachsen bestehen.  
die Verkehrsachsen in einer Gemeinde wie Geuensee bestehen.

**Kontra**  
Starke landwirtschaftlich-rechtliche Einschränkungen und keine Bereitschaft der Eigentümer könnten die Realisation einer neuen Strasse verunmöglichen. Umsetzung erst nach vielen Jahren Rechtsstreit.  
Die Option ist zu nahe bei den bestehenden Quartieren und vermindert die Lebensqualität aller naheliegenden Wohngebiete (bspw. Lärm)  
Hohe Kosten / sehr teuer (bspw. auch überwachter Bahnübergang, oder langfristigen Unterhalt)  
Keine Entlastung, da dies zu einer Umfahrung und Schnellroute wird  
Kosten und Nutzen im Vergleich zu den Verursachenden (entwickeltes Gewerbegebiet, 4% Schwerverkehrsanteil) ist nicht verhältnismässig  
Grosser Kulturlandbedarf und Zerschneidung Landschaftsflächen (Abwertung Naherholung, wertvolle Biotop mit Störchen und Fröschen, Weiler etc. sind nahe der Strasse)  
Wendemanöver der LKWs bleiben bestehen  
Zeitverlust für die Chauffeure maximal 30 Sekunden, falls in beiden Richtungen gleichzeitig gefahren wird.  
Die bestehende Strasse erfüllt ihren Zweck. Es besteht keine Nachfrage nach einer zusätzlichen, nicht notwendigen Strasse.  
Einmünder auf die Kantonsstrasse müsste ausgebaut werden (Kreisel oder Ampel). Dies braucht ein Nachweis gegenüber vom Kanton und führt zu weiteren Verkehrsproblemen.  
Verschiebung des Problems, keine Lösung

**Antwort**  
Unter der Annahme, dass es sich beim betroffenen Gebiet in der Frage um das unüberbaute, nicht eingezonte Gebiet zwischen Schäracher und übrigen Siedlungsgebiet entlang der Unterdorfstrasse handelt: Die Verlängerung der Schäracherstrasse widerspricht einer möglichen zukünftigen Einzonung in die Wohnzone nicht. Abgesehen vom zu erbringenden Bedarfsnachweis und der Priorisierung innerhalb der Gemeinde wäre ein guter Übergang zwischen Arbeits- und Wohnzone zu schaffen.  
Dem Langsamverkehr wird in der Planung eine hohe Priorität beigemessen.  
Dem Langsamverkehr wird in der Planung eine hohe Priorität beigemessen.

**Risiko**  
Querung bestehender Veloweg wäre notwendig.  
Knoten bei Avla-Tankstelle muss ausgebaut werden und führt zu Verkehrsbelastung auf Kantonsstrasse  
Sie könnte einen Zusammenschluss mit Sursee und dadurch zusätzlichen Berufsverkehr nach sich ziehen.  
Mehrverkehr/Schleichverkehr aus St. Erhard  
Wenn einer der Betriebe wegzieht, wäre die Strasse vergebens; bzw. führt nur langfristig zu Nachteilen



Verlagerung vom Problem  
in Gewerbegebiet  
Schäracher

Erschliessungstrasse  
Schäracher entspricht nicht  
der Norm => zu kleine  
Radius -> Landkauf  
Waschanlage

Mehrverkehr von St. Erhard  
über Geuensee

## Option 1: Verlängerung Schäracherstrasse (Neubau) Zusatzvariante 1+: Ausbau Büntenstrasse



<b>Kurzbeschreibung</b>	Neubau Erschliessung ab Ende der bestehenden Schäracherstrasse mit Querung Bahnstrasse und offenem Flach. Als mögliche Ergänzung kann die Büntenstrasse ausgebaut werden. Der Schwerverkehr soll auf der Unterdorfstrasse ausgeschlossen werden.
<b>Grobe Beurteilungen</b>	
<b>Auswirkung Unterdorfstrasse</b>	Reduktion Normalkverkehr und Schwerverkehr auf Unterdorfstrasse
<b>Flächen</b>	Bauliche Massnahmen: Neubau Strasse inkl. Bahnübergang, Bechdurchlauf, Querung / Verlegung Veloweg, Ausbau Einmünder Schäracher, etc.
<b>Landfläche</b>	Zusatzvariante Büntenstrasse: Ausbau Strasse Erwerb Landwirtschafts- und Bauzonenflächen sowie Rechte / Landtausch, Kompensation Bebauungsfläche Fruchtfolgeflächen

## 02: Ausbau Unterdorfstrasse

### Pro

Kostengünstigste Option, welche verhältnismässig und zeitnah umsetzbar ist

Die Verkehrssicherheit bspw. mit Ampeln wird erhöht (Kreuzen von LKWs wäre damit nicht mehr möglich)

Gleichzeitig sind Dosierungsmassnahmen anzudenken, damit der Sursee-Umfahrungsverkehr und Autobahnzubringer durchs Moos nicht noch attraktiver wird

Unterdorfstrasse ausbauen, d.h. beim Alten Schulhaus sowie an anderen Stellen, wo es möglich ist, die Strasse zu verbreitern.

Eine echte Chance für die Unterdorfstrasse im Hinblick auf Entwicklung als Begegnungszone und für den Langsamverkehr.

Diese Lösung wurde bereits vom GR Angedacht bei der Einzonung des Schärachergebietes. Diese Lösung macht auch Sinn, denn eine Gewerbliche Weiterentwicklung in Geuensee ist nicht mehr aufzuhalten.

Schikanen entferne, Trottoir und Radwege erstellen wäre die kostengünstigste Variante

Zudem könnten Velofahrenden im Bereich des Bahnhofplatzes Vortritt gegeben werden.

Der Schwerverkehr könnte zeitlich eingeschränkt werden

Verbreiterungen würde auf Bauland geschehen und kein Landwirtschaftsland wäre betroffen

Möglichkeit für Ausbau und Umsetzung verkehrsberuhigende Massnahmen zur Gewährleistung der Schulwegsicherheit.

### Frage

Problemanalyse Zustand Heute ungenügend. Was genau ist das Problem?

Könnte man Fuss- und Veloverkehr komplett vom restlichen Verkehr trennen? Sicherer Fuss- und Veloweg/Schulweg separat/parallel zur Unterdorfstrasse leiten?

Wie wäre es mit Fahrzeitbeschränkungen der LKW? (dann, wenn Schulkinder unterwegs sind) - Machen gewisse Deponien in anderen Gemeinden so.

Die bestehenden Parkplätze der Moser Recycling sollen für die Lastwagen genutzt werden. Dann müssen Sie nicht nach Büron über Nacht. Dies spart 2 Fahrten täglich pro LKW. Wurde das geprüft? (an der Versammlung vom 5. Juli 2022 gefragt)

### Kontra

Keine Lösung im Sinne der Verkehrsvermeidung / Verlagerung

Erhöhung Komplexität führt zu zusätzlicher Gefährdung der Kinder im Wohnquartier, auf dem Schulweg und Fahrradweg Richtung Sursee und führt zu Stau und lokaler Mehrbelastung

Ein Ausbau fördert Verkehr und führt zu einer Mehrbelastung. Diese Strasse muss für den motorisierten Verkehr so unattraktiv wie möglich sein. So löst sich das Problem langfristig eventuell von alleine

Das Ortsbild und die dörfliche Bebauungsstruktur lassen sich nicht mit ausgebauter Strasse vereinbaren. - Widerspruch zur Ortsbildschutzzone.

Es fehlt Raum um diese Verkehrsachse als Industriezubringer auszubauen. Bestehende Bauten sind durch Bebauungspläne mit Baulinien geschützt.

Vom Bundesamt für Umwelt wird zitiert; Tempo-30-Zonen sind für einen besonderen Schutz bestimmter Benutzergruppen, welcher nur mit Tempo-30-Zonen zu erreichen ist. Insbesondere Kinder und ältere Personen sollen geschützt werden.

Aufgrund der Landverkäufe in letzter Zeit an der Unterdorfstrasse wird die Zahl der Anwohner zunehmen (mehr Betroffene) und noch mehr Verkehr ist zu erwarten

Häuser haben heute bereits Schäden (Risse) am Gebäude durch den Schwerverkehr.

Ausbau bestehende Infrastruktur ist womöglich keine langfristige Lösung.

Aktuelle Situation entlang Unterdorfstrasse ist nicht tragbar

Der Schwerverkehr führt immer noch durch das Quartier.

### Antwort

Der Verkehr und insbesondere der Schwerverkehrsanteil auf der Unterdorfstrasse wird als nicht verträglich beurteilt. Damit zusammenhängen Sicherheitsrisiken, Lärmmissionen, etc.

Detailfrage, Platz wahrscheinlich zu knapp für Trennung Fuss- und Veloverkehr neben Strasse für MIV. Dem Langsamverkehr wird in der Planung eine hohe Priorität beigemessen.

Es handelt sich um eine Ausführungs Option/Kombination, welche berücksichtigt wird. Ob dies für Lebensmitteltransporte problemlos möglich ist, bedarf weiteren Abklärungen.

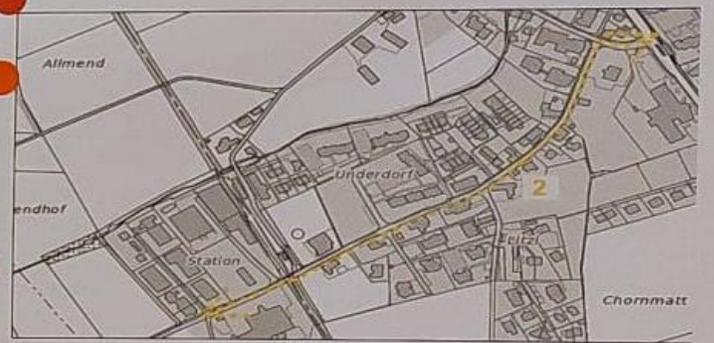
Detailfrage im Prozess der Ausführung

### Risiko

Gefahr besteht, dass dadurch noch mehr Verkehr angezogen wird (Ausbau Strasse durchs Moos hat viel Verkehr angezogen)

Es besteht das Risiko, dass der Langsamverkehr noch stärker benachteiligt wird und die Lärmmissionen nehmen zu.

Be- und Entladen soll bei Firma Moser nicht auf der Strasse stattfinden! Ansonsten sind jegliche Bemühungen für eine neue Strasse vergebens, da die Durchfahrt täglich behindert ist.



Optionenblätter Projekt Unterdorfstrasse

### Option 2: Ausbau Unterdorfstrasse

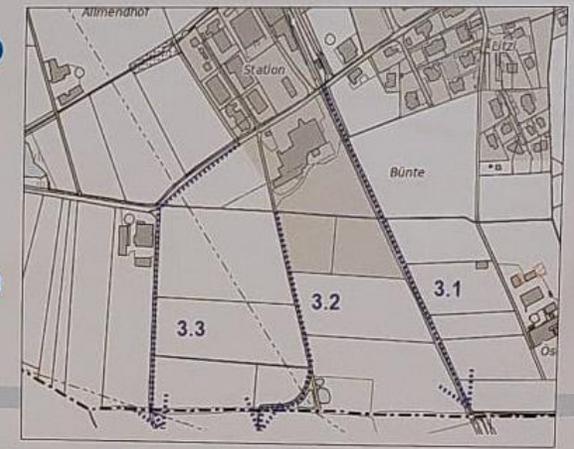


## 03: Aus-/Neubau Strassen Richtung Sursee

- Pro**
- Diese Option löst das Problem Unterdorfstrasse und entlastet auch die Hauptstrasse im Dorf Geuensee
  - Es gibt keine Anwohner, welche sich stören
  - Vieles wäre miteinander verbunden aus der Region.
  - Die Strasse wäre ideal für Schwerverkehr inkl. Anbindung an die Autobahn
  - Die Veloroute kann parallel zum Projekt optimiert werden
  - Die Topografie ist geeignet für eine Strasse
  - Langfristig und ganzheitlich mit Sursee eine gute Lösung
  - Dies wäre eine Umfahrungsstrasse für das Dorf Geuensee
  - Dient als Erschliessung für alle Bauten in diesem Bereich
  - In den Hauptverkehrszeiten könnte diese Strasse als Entlastung dienen.
  - Synergien mit dem öV Projekt der Region Sursee
  - Der Bahnhofplatz könnte aufgewertet werden
  - Entlang der Bahnlinie würde die Landschaft nicht zerschnitten

- Kontra**
- Verflechtung der Gewerbegebiete von Sursee und Geuensee fördert den Zusammenwuchs beider Gemeinden
  - Neubau von Brücke beim Weiher, neue Infrastruktur
  - Beteiligung Sursee, Schenkon, Korporation und evtl. Sursee Triengerbahn notwendig
  - Hoher Flächenbedarf, Verbrauch Kulturland und Zerschneidung Landschaftsraum
  - Kosten und Nutzen stehen angesichts der Risiken in keinem Verhältnis
  - Zur grosses Risiko betr. Umsetzungshorizont, einmalige und wiederkehrende Kosten
  - Belastung von Strassen in anderen Gemeinden
  - Nach Ausführung, nur das Schwerverkehrsproblem gelöst; nicht aber das grosse Verkehrsaufkommen auf der Unterdorfstrasse
  - Grosser Landabtausch
  - Gemeinde Schenkon:** Steht dem Projekt kritisch gegenüber (Komplexität, -zu viele Akteure, Belastung Kreisel, Umtopfung kant. Bauprogramms unwahrscheinlich, ungelöst Velowegerschliessung)
  - Stadt Sursee:** eine neue, zusätzliche MIV-Verbindung im Raum Geuensee Station Richtung Sursee Industrie Nord ist keine Option

- Risiko**
- Mehrverkehr da, die Strasse neue Verkehrsteilnehmende anlockt / Parallel- und Entlastungsstrasse / Route nach St. Erhard
  - Verkehr aus Richtung Büron führt zu Knotenpunkt in Sursee
  - Veränderung der Qualität der Fahrradverbindung nach Sursee ist ein Risiko / Entflechtung muss gelöst sein



### Antwort

Die Fusion ist kein Teil dieses Projektes. Die Zusammenarbeit für die Lösungsfindung der Unterdorfstrasse wird angestrebt.

Es gibt eine Bundeskonzession für die Strecke - quasi, dass diese betrieben wird. Heisst: durch eine Leistungsvereinbarung fliessen Bundesgelder / Unterhaltsbeiträge. Das Trasse gilt als öffentliches Trasse für Bahnverkehr (gleich wie die SBB-Trassees). Die Hauptproblematik liegt deshalb beim zusätzlichen Unterhaltsaufwand, sobald hybride Spuren entstehen, anstelle vom Kiesbett. Diesen Mehraufwand übernimmt das BAV nicht. Zudem hätte die Bahn immer Vorrang und ein erhöhtes Sicherheitslevel zur Sicherstellung, dass während einem Bahntransport keine Fahrzeuge auf dem Gleis sind, muss umgesetzt werden. Die Option, dass vermehrt Güter über das Gleis transportiert werden, wird aus der Sicht der ST-Bahn Führung sehr positiv beurteilt. Vom BAV gibt es sogar finanzielle Unterstützung für Erschliessungs-Gleise in die Firmenareale.

ist als Ausführungsoption zu berücksichtigen

Im Rahmen des Projekts öV-Feinerschliessung der Projektplattform Zentrum SurseePlus wurde eine Analyse zum Potenzial der Sursee-Triengen Bahn vorgenommen. Die dabei angestellten Rechnungen machen klar, dass ein herkömmliches Bahnangebot kaum zu rechtfertigen ist. Mit dem technischen Fortschritt wäre es mittel- bis langfristig denkbar, ein kombiniertes gesteuertes Schienen- und Strassenfahrzeug einzusetzen.

ist als Ausführungsoption zu berücksichtigen

Optionblätter Projekt Unterdorfstrasse

### Option 3: Aus-/Neubau Strassen Richtung Sursee



Unterdorfstrasse nur noch für Zubringer

Unterdorfstr. Einbahn nicht bis südwest  
Wegfahrt über Variante 3 Einbahn, Veloweg separat

Unterdorfstr. nur noch für Zubringer

Unterdorfstr. Einbahn Richtung Südwest  
Wegfahrt über Variante 3 Einbahn, Veloweg separat

# OPTION 4

## 04: Ausbau Schaubernstrasse nach St. Erhard

**Pro**  
Echte grössräumige Entlastung der Gemeinde  
Reduktion Schwerverkehr, da Unterdorfstrasse keine Sackgasse mehr ist

**Ernst Sutter AG:** Wird auf den Betrieb der Ernst Sutter AG wenig Auswirkungen haben



**Kontra**  
**Utopie:** Viel zu weit, zu komplex, viel zu teuer, unrealistisch  
Ausbau bestehender Infrastrukturen ist womöglich keine langfristige Lösung. Die Strasse wurde erst mit viel Geld beruhigt und saniert.  
Nicht zweckmässig dies als "Autobahn durchs Hinterland" auszubauen und zu nutzen / Keine Lösung für Autobahnanschluss für Schwerverkehr  
Umständliche Verlagerung des Schwerverkehrs durch schwieriges topografisches Gelände (sehr hohe Kosten)  
Ausbau führt zu Mehrverkehr, evtl. auch in anderen Gebieten. Entlastung der Unterdorfstrasse nur teilweise.  
Anstelle Ausbau für Auto müsste die Schaubernstrasse unattraktiv werden (Ampelanlage, Wartezeiten, Sonntag ausschliesslich für Velo/Fussgänger), so dass der Transitverkehr (1000 pro Tag) markant abnimmt.  
**Verlagerung des Problemes in Nachbargemeinde.**  
**Moser AG:** Die Schaubernstrasse ist heute mit durchschnittlich 1'000 Fahrzeugen am Tag bereits stark ausgelastet.  
Umsetzung stark abhängig von Nachbargemeinden, in Knutwil ähnliche Verkehrsprobleme vorhanden  
Mit dem Strassenausbau wäre Wald betroffen / müsste evtl. gerodet werden. Allg. soll das Naherholungsgebiet nicht zusätzlich belastet werden.  
**Moser AG:** Macht keinen Sinn, Richtung St. Erhard/Knutwil ist kein Autobahnanschluss vorhanden und die Umfahrung verstärkt das Problem nach Sursee. Es werden unnötig Kilometer gefahren.  
Ein generelles Fahrverbot über die Schaubernstrasse (Zubringer und Landwirtschaftliche-Fahrzeuge gestattet). So würde die Unterdorfstrasse schon einmal 1000 Bewegungen weniger haben.  
**Knutwil / St. Erhard:** Die Gemeinde möchte, dass möglichst wenig Transitverkehr (insb. LKW) über diese Verbindungen fliesst. Die übergeordneten Kantonsstrassennetze seien zu benutzen. Insofern ist es für uns auch weiterhin sehr wichtig, sowohl in Richtung Mauensee als auch in Richtung Geuensee die bestehenden Verbote für Schwerverkehr zu erhalten.  
**Knutwil / St. Erhard:** Mit der aktuell geplanten Sanierung der Geuenseerstrasse in St. Erhard wird der Gemeinderat Knutwil auch Verkehrsberuhigungs-massnahmen einleiten; welche von der Anwohnerschaft auch mittels Petition verlangt wurden. So wird insbesondere eine Tempo 30-Beschränkung ab Einmündung Kantonsstrasse bis Unterführung Autobahnbrücke dafür sorgen, dass der Verkehr auf diesem Abschnitt beruhigt und die Verkehrssicherheit verbessert wird.



**Frage**  
KEINE

**Antwort**

Optionenblätter Projekt Unterdorfstrasse

### Option 4: Ausbau Schaubernstrasse nach St. Erhard



<b>Kurzbeschreibung</b>	Ausbau der bestehenden Schaubernstrasse Richtung St. Erhard und Aufhebung Lastwagen-Fahrverbot.
<b>Grobe Beurteilungen*</b>	
<b>Auswirkung Unterdorfstrasse</b>	Reduktion Schwerverkehr, da Unterdorfstrasse keine Sackgasse mehr ist, Risiko mehr Durchgangsverkehr
<b>Finanzen</b>	Bauliche Massnahmen: Ausbau Strasse, evtl. Sanierung Surenbrücke, etc.
<b>Landfläche</b>	Erwerb Landwirtschafts- und Bauzonenflächen sowie Rechte / Landabtausch, Kompensation Beanspruchung Fruchtfolgeflächen für Verbreiterung Strasse (ca. 3 km lang bis zu Einmündung Kantonsstrasse in St. Erhard)
<b>Perimeter</b>	Rahroffasse-Grenzfliessendeiler von Ausbau Strasse

## 05: Aus-/Neubau Strasse Nord via Dörnliacher

### Pro

Reduktion Schwerverkehr und Normalverkehr auf Unterdorfstrasse

Nutzung bestehender Einmünder in die Kantonsstrasse  
Entlastung Einmünder Unterdorfstrasse in Kantonsstrasse

Anbindung Wohngebiete Bünthen, Unterdorf und zu erwartende Überbauungen auf ungenutzten und unternutzten Bauzonenflächen an Kantonsstrasse ohne Beanspruchung Unterdorfstrasse  
Aufwertung des Bahnhofplatzes wäre möglich.

In Kombination mit der Strecke Richtung Sursee würde der ÖV sehr früh ab Kantonsstrasse fahren können und priorisiert an den Bahnhof Sursee gelangen. Braucht evtl. LKW Einschränkungen. Diverse Klärungen notwendig; verträgliche und kaschierte Lösung gefunden, dass Bewohner und Naherholung nicht zu stark beeinträchtigt werden.

Teure, aber grossräumige und langfristige Lösung

Strassenausbau könnte als zukünftiger Perimeter für Dorfwachstum angesehen und damit verknüpft werden

Die Erschliessung im Norden der Gemeinde hat Vorteile bezüglich weniger Einschränkungen der attraktiven Wohnlagen mit Südausrichtung im Unterdorf.

### Frage

Ob, wann und zu welchen Kosten das Trasse der Sursee-Triengerbahn zur Verfügung steht muss im Detail geprüft werden. Bis wann ist dazu eine Aussage möglich? (aus der Versammlung vom 5. Juli 2022)

Wie viele LKWs fahren in Richtung Büren und wie viele in Richtung Sursee?

### Kontra

Schwerverkehr verbleibt im Unterdorf (keine Entlastung) und wird zusätzlich in weitere Quartiere (Dörnliacher) verlagert. Sogar Mehrverkehr (Durchgangsverkehr) denkbar.  
Keine Aufwertung Bahnhof möglich  
Wichtige Wege zum Freizeitgebiet Suhre werden dadurch durchkreuzt

Nicht realisierbar: Zu teuer, zu viel Gegenwind aus der Bevölkerung und dies aufgrund verkehrsverursachenden Betrieben (, welche evtl. einmal wegziehen)

Anbindung an Autobahn wird länger (Umweg) und belastet die Kantonsstrasse und das Dorf Geuensee zusätzlich  
**Ernst Sutter AG:** Wird als eher schwierig umsetzbar erachtet (Kosten, grosse Schlaufe um Verkehr Richtung Autobahn durch fast das ganze Dorf zu führen). Diese Option wird nicht favorisiert.

Flächen für Strassen stehen nicht zur Verfügung - zudem Querung Bach und Grünzonen notwendig und Beanspruchung / Verschwendung wertvolles Kulturland

Verkehrs-, Lärm- und andere Immissionen bleiben bestehen oder nehmen zu.

Neue Infrastruktur bzw. Ausbau (hoher Flächenbedarf) kritisch, viele Fragen sind zu klären (Kosten Nutzen Verhältnis Bauland und Landwirtschaftsflächen)

Neue Strasse belastet das Gemeindebudget auch langfristig (Unterhaltskosten).

Evtl. neuer überwachter Bahnübergang teuer und nicht verhältnismässig

Bringt nur bezüglich Schwerverkehr Vorteile, aber nicht bei übrigen Verkehr im Unterdorf.

### Antwort

Es gibt eine Bundeskonzession für die Strecke - quasi, dass diese betrieben wird. Heisst: durch eine Leistungsvereinbarung fließen Bundesgelder / Unterhaltsbeiträge. Das Trasse gilt als öffentliches Trasse für Bahnverkehr (gleich wie die SBB-Trassees). Die Hauptproblematik liegt deshalb beim zusätzlichen Unterhaltsaufwand, sobald hybride Spuren entstehen, anstelle vom Kiesbett. Diesen Mehraufwand übernimmt das BAV nicht. Zudem hätte die Bahn immer Vorrang und ein erhöhtes Sicherheitslevel zur Sicherstellung, dass während einem Bahntransport keine Fahrzeuge auf dem Gleis sind, muss umgesetzt werden. Die Option, dass vermehrt Güter über das Gleis transportiert werden, wird aus der Sicht der ST-Bahn Führung sehr positiv beurteilt. Vom BAV gibt es sogar finanzielle Unterstützung für Erschliessungs-Gleise in die Firmenareale.

Von der Ernst Sutter AG seien ca. 70% der Fahrten Richtung Sursee und ca. 30% Richtung Büren. Richtung Büren fährt nur der CCC und der SUBA Shuttle am Abend. Von der Firma Moser Recycling AG wird angenommen, dass ab Januar 2023 rund 60% der LKWs Richtung Sursee und 40% Richtung Büren fahren. Aufgrund des zusätzlichen Standorts ab 2023 sind jedoch auch weitere Veränderungen möglich. Circa ein halbes Jahr nach der Inbetriebnahme des neuen Standorts ist eine Zählung sinnvoll.

### Risiko

Die Bahntrasse ist risikobehaftet.



# OPTION 6

## 06: Ausbau Hinterdorfstrasse (Einbahnregime)

### Pro

Reduktion Schwerverkehr und Normalverkehr auf Unterdorfstrasse,  
Erhöhung Verkehrssicherheit  
Nutzung bestehender Strassen  
Erhöhung Sicherheit, da keine Kreuzung von LKW's  
Schafft Raum für breiten Gehweg und Veloweg  
**Ernst Sutter AG:** Diese Option würde den Interessen der Ernst Sutter AG nicht entgegenstehen.

### Kontra

Darunter leidet dann vor allem der Langsamverkehr, denn dadurch geht noch eine Strasse an den motorisierten Verkehr verloren.  
Neue Strasse belastet das Gemeindebudget auch langfristig (Unterhaltskosten).  
Diese Lösung sei nicht realisierbar  
Viel Langsamverkehr (inkl. Schulwegroute) führt über die Unterdorfstr.  
Es würde einige Hindernisse geben (Nadelöhre). Ebenfalls müssten bestimmte Gebäude zum Teil abgerissen werden.  
Nur teilweise Entlastung Unterdorf - und ehrelich neue Belastung Mitteldorf.  
Verlagerung des Verkehrs-, Sicherheits- und Lärmproblems in weitere und/oder andere Quartiere der Gemeinde. Vergrößerung des Problems! - Zusätzliche Gefährdung von Kinder in den "Tempo 30 Zonen"  
Für die Landwirten ist es nicht tragbar mit den Traktoren immer durch den Dorfkern zu fahren um zu ihren Feldern zu gelangen; auch Zufahrt bspw. Gärtnerei Grüter oder Schuba Haus Gilli müsste via Einbahn geschehen  
Gegenverkehr als "Verkehrsberuhigung" entfällt und Zufahrten und Wegfahrten werden erschwert.  
Verkehrs-Infrastruktur grossflächig nicht vorhanden (Bachkreuzung, kleine Strassen, kein Veloweg, kein Trottoir, Häuserzeilen, Strassenradien, etc.)  
**Moser AG:** Diese Option verlagert die Problematik Unterdorfstrasse an weitere Wohnzonen-Gebiete, tangiert weitere Zonen  
**Ernst Sutter AG:** Wird als unrealistisch und kaum durchsetzbar beurteilt.  
Die Kinder würden die falsche Seite der Einbahnstrasse benützen und die Fahrzeuge hätten keine Chance auszuweichen.

### Risiko

Einbahnverkehr auf Unterdorfstrasse muss mit dem Kanton geklärt werden. Zuständigkeit für Hinterdorfstrasse liegt bei der Gemeinde.



### Frage

Wo kommt der Verkehr wieder auf die Kantonsstrasse? Beim Sternchen oder wie heute beim Alten Schulhaus?  
Wo geht der Schwerverkehr dann weg? Via Sternchen? Über die Mitteldorfstrasse?  
Wer fährt rückwärts bei einer Einbahnstr. Zwischen Lastwagen und dem Gegenverkehr; z.B. Traktoren mit Anbaugeräten oder Anhängern?

### Antwort

Voraussichtlich über Mitteldorfstrasse via Einmünder beim alten Schulhaus.  
Voraussichtlich über Mitteldorfstrasse via Einmünder beim alten Schulhaus.  
Deilfrage (bzw. Risiko). Häufigkeit und Möglichkeiten müssten geprüft werden.

Optionenblätter Projekt Unterdorfstrasse

### Option 6: Ausbau Hinterdorfstrasse (Einbahnregime)



**Kurzbeschreibung** Einführung eines Einbahnverkehrs auf der Unterdorfstrasse und der Hinterdorfstrasse. Die bestehende Hinterdorfstrasse ist auszubauen.  
Variante: Einbahnverkehr nur für Schwerverkehr



# OPTION 8

fenaco

**1. Die Mose Recycling AG beginnt das Projekt und kann den Umzugsort festlegen.**  
2. Die Firma ist **bestmögliche Verkehrstransporte** über den Werkhof zu planen. Dort wo es möglich ist, werden Transporte künftig via Bienen abgewickelt. Die Entlastung von Schwerverkehr in Geunsee aufgrund der Neubaute in Bienen hängt von der Entwicklung der Marktes ab und wird an kleineren zweigleisigen Bahnhöfen sein.  
3. Auf dem Firmengelände besteht ein **Konzeptanliegen mit Radverkehr** zu arbeiten. Wenn bauliche und organisatorische Möglichkeiten sind aufgrund der Kapazitäten und Platzverhältnisse nicht möglich.  
4. Früher wurde mit der **Bahn** zusammengearbeitet. Die Zusammenarbeit war **nicht sehr zentralisiert und wirksam**. Die Abschlüsse sind nicht mehr ausgeht und teilweise nicht mehr ausmachbar aufgrund von baulichen Anpassungen in den letzten 20 Jahren.  
5. Zur **Optimierung der Verkehrswege** ist wichtig zu wissen, dass die **bestmögliche Verkehrswege für unsere Schotterpflanze** sind. Es können neue Kapazitäten entstehen oder verknüpfen auch in bestehenden Gebieten hergestellt werden.  
6. Die **Online-Umsiedlung oder Ausweisung können für den Umzugsprozess in Frage**. Es gibt auch bereits Informationen für die Grundstück in Geunsee. Die aktuellen Informationen sind teilweise auch Schriftverkehr/Verfahrensverfahren.  
7. Aufgrund der Informationen ist eine Umsiedlung innerhalb der Gemeindegrenzen praktisch nur möglich. Die jetzigen Schotterpflanzungsgebiete sind voll. Andere Gebiete wurden bereits besprochen und geprüft.  
8. Eine Ausweisung nach Bienen oder Sursée ist denkbar, sofern genügend Ländfläche und Anschluss an die Hauptverkehrsachsen bestehen.  
9. Grundsätzlich sind zwei Industriegebiete in einer Gemeinde wie Geunsee nicht auszuweisen.  
10. Eine landwirtschaftliche Zone, wie eine Schotterpflanzung in Sursée nach Stoffland, die sowohl Obstbau als auch Milch.

07.11.2022 - 11:13

## 08: Umsiedlung Unternehmen

**Pro**  
Anschluss an Autobahn oder sonstige Verkehrsachsen könnte am neuen Standort sichergestellt werden  
Langfristige Lösung zusammen mit kurzfristigen Massnahmen bei den Betrieben um bestimmte Manöver und Wartezeiten zu vermeiden  
Nachhaltige Lösung betreffend wiederkehrende Konflikte und Sicherheitsrisiken auch mit dem Langsamverkehr  
Ein Betrieb reicht eventuell bereits

Die Problematik wird an der Ursache bekämpft  
Emissionen und Verkehr würde sich reduzieren  
Obwohl kurzfristig womöglich teuer, langfristig günstig / nachhaltig  
Kein neues Land wird benötigt

Eine Wohn-, Dienstleistungs- oder Freizeitzone könnte realisiert werden

Umsiedlung könnte auch für die Betriebe eine Chance und Lösung sein, ihr Prozessabläufe, Mobilitäts- und Flächenkonzepte zu lösen  
Ernst Sutter AG: Ernst Sutter AG steht einer Umsiedlung (Produktionsstandort Geunsee) offen gegenüber, diese muss kostenneutral und an einem logistisch attraktiven Standort sein.  
Die Wohnqualität für alle Anwohner steigt - Manöver, Beanspruchung und Wartezeiten auf der Schaubenstrasse verringern sich

**Kontra**  
Wenn man keinen alternativen Verkehr generieren möchte müsste man auszonieren, was sehr teuer würde  
Für den Langsamverkehr, vor allem Fussgänger und Kinder, wird die Situation nicht besser.  
Unternehmen möchten in erster Priorität in Geunsee an den bestehenden Standorten bleiben.  
Betroffene Eigentümer von den bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.  
Verkehr wird nicht grundsätzlich reduziert.  
Verlagerung der Lärm- und Verkehrsproblematik an neuen Standort  
Aktuelle Nutzung ist rechtmässig bewilligt  
Moser AG: Der Schwerverkehr und u.a. die Entsorgung von Altfellen sowie restliche Firmen und Teil von Moser AG sollen in der Industrie bestehen bleiben  
Ernst Sutter AG: Standort Geunsee ist für die Ernst Sutter AG weiterhin wichtig und mittelfristig (> 5 Jahre) von Bedeutung.  
Die hauptsächlich verantwortlichen Unternehmen sollen nach dem Verursacherprinzip handeln und Verantwortung übernehmen  
Wenn nicht gleichzeitig die Schaubenstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt wird, ändert sich kaum etwas am Verkehrsaufkommen, nur 5% sind Lastwagen.  
St. Erhard: Eine allfällige Umsiedlung der Betriebe müsste im Kontext des Arbeitsflächenmanagements via Sursée Plus über den Zentrumsentwickler geklärt werden. Für die Unterdorfstrasse müsste eine Lösung mit einer verkehrsberuhigten Wegführung ermöglicht werden.

**Antwort**  
Die Haltungen der Betriebe sind nicht anonymisiert als Argumente erfasst. Mit ihnen sind wir im Kontakt. Die Unternehmerargumente sind in der Übersicht alle visualisiert.  
Die Unternehmen bezahlen Steuern gemäss den gesetzlichen Bestimmungen.  
Möglichkeit 1: Umzonung in Wohnzone, bedingt Kompensation der Einwohnerkapazität (Um-/Auszonieren an einem anderen Ort)  
Möglichkeit 2: Auszonung und kompensatorische Einzonung (bspw. Schrächer) - siehe auch SLB  
Möglichkeit 3: Arbeitszone mit Forderung nach Mobilitätsmanagement oder Ausschluss verkehrssensitiver Betriebe (Präzisierung im BZR notwendig)

**Hinweise für zukünftigen Standort**  
Gemäss SLB strebt die Gemeinde Geunsee ein massvolles, kontinuierliches und qualitatives Wachstum entsprechend den Bauzonekapazitäten und mittels Siedlungsentwicklung nach innen an. Ortsansässige Betriebe sollen die notwendigen Entfaltungsmöglichkeiten erhalten. Das Gewerbegebiet Ausserdorf / Schrächer soll für bereits ansässige Betriebe, aufgrund Umsiedlung von anderen in der Gemeinde ansässigen Betrieben oder auch Neuanstellungen weiterentwickelt werden. Im Gewerbegebiet Allmend / Unterdorf soll auf eine Erweiterung der Arbeitszone verzichtet werden. Zusätzliche Betriebe mit hohem Schwerverkehr/Anteil sind nicht erwünscht. Langfristig ist eine teilweise Umstrukturierung denkbar.

Die Rückmeldungen aus der Online-Mitwirkung sowie aus den November-Abenden sind alle öffentlich zugänglich. Mögliche zukünftige Standorte innerhalb oder ausserhalb der Gemeinde sind zu evaluieren, falls diese Option von der Bevölkerung favorisiert wird.

**Risiko**  
Verkehrszunahme durch andere oder neue Nutzung durch bestimmte Betriebe  
Bereits eingezonte aber unüberbaute Flächen müssen berücksichtigt werden  
Die Umsetzung ist massgeblich abhängig von Unternehmen

Ernst Sutter AG  
Moser Recycling AG

07.11.2022 - 11:13

In welchem Zeithorizont?  
Würde dann das Gebiet zur Wohn- (oder Wohn- und Gewerbezone) umgezogen?

Könnte eine Option sein. Kostenfrage ist zu klären. Den Bürgern müssten dann zwei Varianten zur Entscheidung präsentiert werden. Weiter ist zu klären was mit dem Gebiet passiert und wie sich dies auf den Verkehr auswirkt, denn neue Siedlungen würden mehr Privatfahrten bedeuten  
Frage an Raumplanung: Neben dem einen Betrieb ist weitere Arbeitszone III eingezont und dürfte scheinbar beendet werden. Dies macht mit Blick auf die jetzige Verkehrsproblematik keinen Sinn. Könnte es sein, dass solche Zonen wie auch das 'Übrige Gebiet' den Verkehr in ein paar Jahren noch mehr ansteigen lässt? Wird dies berücksichtigt?  
Wer soll das bezahlen?????  
Für die Gemeinde könnte dies eine günstige Lösung sein. Die Frage ist, wie fest kann man die Betriebe 'zwingen'?  
Wer trägt die Kosten für die Alltagsanpassung?

Ist die Betriebsgrösse des Entsorgungsbetriebs im Verhältnis zur Grundstückfläche?

Welche Verantwortung nimmt der Entsorgungsbetrieb wahr, um eine kurzfristige Verbesserung der Situation anzustreben? Besteht z. B. ein detailliertes Betriebskonzept für den Entsorgungsbetrieb und wenn ja, wird dieses eingehalten? Gibt es Massnahmen bei Nichteinhaltung? Grund der Fragen: im Verhältnis zur vorhandene Grundstückfläche ist eine unzumutbare Überlastung der Kapazitäten ersichtlich.  
Verursacher müssen mehr in die Pflicht genommen werden v.a. solche welche ein erhöhtes Verkehrsaufkommen verursachen (Entsorgungsbetrieb). Gibt es verbindliche Stellungsnahmen zur Verbesserung der Situation (für die Allgemeinheit)? In welchen Punkten sind sie in der Pflicht? Gibt es aus der Sicht der Betriebe Überbauungs-Lösungen, wo sie sich selber in die Pflicht nehmen ohne die Lösung auf die Allgemeinheit auszulagern?

Bei Neubauten von Entsorgungsbetrieben müssen bekanntlich gewisse Anforderungen erfüllt sind und diese sind öffentlich aufzulegen. Sind alle diese Anforderungen erfüllt oder müsste man diese nochmals verlangen und öffentlich auflagen, wenn nicht vorhanden? Diesbezüglich muss auch die Gemeinde mehr Verantwortung tragen, sollten die Anforderungen nicht erfüllt sein, so ist die Situation klar.  
Wäre ein Entsorgungsbetrieb an diesem Standort zum heutigen Zeitpunkt noch zumutbar und bewilligungsfähig (verschärfte Anforderungen etc.)? Nein, was müsste angepasst werden um eine Bewilligung zu erhalten? Eine Analyse des Verkehrsaufkommens wurde vorgenommen, soweit bekannt wurden die erhaltenen Fakten nicht mit den vorhanden betrieblichen Vorgaben (Konzept) abgeglichen. Daher stellt sich die Frage, werden die betrieblichen Vorgaben eingehalten oder besteht eine Kapazitätsüberlastung einzelner Betriebe? Falls eine Überlastung resultiert, wäre hier die Verantwortung nicht an den Steuerzahler abzuschleiben, vielmehr wäre in diesem Fall ein konsequenter Massnahmenplan die Folge. Die Gemeinde müsste in diesem Fall die Betriebskonzepte der betroffenen Unternehmen transparent offenlegen, sodass ein wahrer Dialog entstehen kann.

Schwierig zu beantworten, hängt von den Gesprächen mit den Unternehmen

Möglichkeit 1: Umzonung in Wohnzone, bedingt Kompensation der Einwohnerkapazität  
Möglichkeit 2: Auszonung und kompensatorische Einzonung (bspw. Schrächer)  
Möglichkeit 3: Arbeitszone mit Forderung nach Mobilitätsmanagement

Die Koordination sowie womöglich ein Anteil an die Kosten würde die Gemeinde zu ergreifen. Die Bewilligung und die Kontrolle deren Auflagen wird losgelassen.  
Gemäss rechtmässiger Nutzungsplanung (Zonenplan und BZR) sind für die Erfordernisse sowie der öffentlichen und privaten Interessen von Fall zu Fall Abklärungen erforderlich.

Das Unterdorf ist nicht im Kataster der belasteten Standorte der Dienstleistungen und Energie werden die Zuständigkeiten und möglichen Kostenverteilung zu ergreifen. Die Bewilligung und die Kontrolle deren Auflagen wird losgelassen.  
Gemäss rechtmässiger Nutzungsplanung (Zonenplan und BZR) sind für die Erfordernisse sowie der öffentlichen und privaten Interessen von Fall zu Fall Abklärungen erforderlich.

OFFEN: An die Unternehmen: wird etwas gemacht, ist etwas geplant seitens der Gemeinde

OFFEN: An die Unternehmen: wird etwas gemacht, ist etwas geplant seitens der Gemeinde

Die Gemeinde ist zusammen mit den kantonalen Dienststellen daran, die Einzonung zu ergreifen. Die Bewilligung und die Kontrolle deren Auflagen wird losgelassen.  
Die Gemeinde ist zusammen mit den kantonalen Dienststellen daran, die Einzonung zu ergreifen. Die Bewilligung und die Kontrolle deren Auflagen wird losgelassen.

Es gibt heute kein Mobilitätskonzept oder Vorgabe betreffend Verkehr. Die Gemeinde hat die Möglichkeit, ein solches zu entwickeln und umzusetzen.

### Option 8: Prüfung Umsiedlung Unternehmen



**Rückmeldung**  
Für die Unternehmen, welche mehrheitlich das Schwereverehr auf der Unterdorfstrasse verursachen (Moser Altfellen und Recycling AG, Ernst Sutter AG), werden die Standorte innerhalb der Gemeinde für die Umsiedlung geprüft.

## 09: Keine Massnahme

### Pro

keine Beanspruchung von Bauzonen und Landwirtschaftsflächen

Wer Strassen sät, der erntet Verkehr. Keine Massnahme bezieht sich jedoch nicht auf Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf der bestehenden Strasse  
Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.

Keine Belastung des Finanzhaushaltes / keine Kosten  
Alle die in den letzten dreissig Jahren ins Unterdorf gezogen sind, im Unterdorf gebaut haben oder ihre Geschäfte vergrössert haben taten das im Wissen, dass die Strasse in eine Industriezone führt, die noch Reserven hat. Man musste hier mit mehr Verkehr rechnen. Hier würde ich mehr Eigenverantwortung erwarten..

Jegliche Massnahmen führen zu unverhältnismässigem Aufwand.

Kosten sparen: So lassen, wie es ist, gespartes Geld lieber für die Sanierung des alten Schulhauses und Umgebung ausgeben

Moser AG: Die Firma Moser AG besitzt ein Grundstück in Büron, das Bauprojekt wurde bewilligt. Ca. 40% der Arbeitsbelastung der Firma Moser AG wird per anfangs 2023 nach Büron verlagert, Entsorgungsmaterialien wie Bauschutt, Holz etc. werden umgesiedelt.

Ernst Sutter AG: Aus Sicht des Unternehmens sind keine weiteren Massnahmen notwendig. Wir halten fest, dass das Grundstück Pz. 70 heute bereits erschlossen ist und seitens Grundeigentümerin keinerlei Forderungen gegenüber der Gemeinde betreffend bessere oder zusätzliche Erschliessung geltend gemacht wurden.

### Frage

Gibt es Ideen, die offizielle Sammelstelle der Gemeinde an einem anderen Standort zu realisieren?  
Unfall mit Verletzten, wer trägt diese Verantwortung?

Die Moser AG gibt an, dass ca. 40% der Arbeitsbelastung der Firma Moser AG anfangs 2023 nach Büron verlagert wird. Reduziert dies dann wirklich die Fahrten oder werden dann die weiteren Materialien und Arbeiten ausgeweitet? Dies ist lediglich eine Aussage der Firma Moser, welche ohne genaue Details zu kennen nicht überprüfbar ist. Um Handlungen daraus ableiten zu können braucht es verbindliche Grundlagen etc.

Eine Analyse des Verkehrsaufkommens wurde vorgenommen, soweit bekannt wurden die erhaltenen Fakten nicht mit den vorhanden betrieblichen Vorgaben (Konzept) abgeglichen. Daher stellt sich die Frage, werden die betrieblichen Vorgaben eingehalten oder besteht eine Kapazitätsüberlastung einzelner Betriebe? Falls eine Überlastung resultiert, wäre hier die Verantwortung nicht an den Steuerzahler abzuschieben, vielmehr wäre in diesem Fall ein konsequenter Massnahmenplan die Folge. Die Gemeinde müsste in diesem Fall die Betriebskonzepte der betroffenen Unternehmen transparent offenlegen, sodass ein wahrer Dialog entstehen kann.

### Kontra

Nichts zu tun, ist die schlimmste Option. Der Schwerverkehr gefährdet täglich unsere Kinder! (Zeitbombe)

Es wird jetzt schon über Jahre diskutiert und es muss jetzt etwas realisiert werden, dass die Anwohner im Unterdorf wieder mehr Lebensqualität bekommen  
Die Gemeinde sollte für die Sicherheit der Einwohner einstehen (Kinder, Langsamverkehr, ...). Dies kann ohne Massnahmen nicht garantiert werden.

keine Reduktion des (Schwer-)verkehrs

Alle Massnahmen sollten wie bei anderen Strassenprojekten von Direktbetroffenen gleich getragen werden. Z.B. Steinacherstrasse Verteilschlüssel 50/50, dies müsste als Massstab für diese Projekt übernommen werden. Jede Entlastung im Unterdorf bewirkt eine Aufwertung der Grundstücke und Gewinn an Lebensqualität. Wenn der Perimeterschlüssel 50/50 sind auch Lösungen für alle tragbar.  
Geunsee verliert immer mehr an Attraktivität bei solchen prekären Verkehrsverhältnissen.

Im Zusammenhang mit der Gesamtrevision Ortplanung würde eine letzte Chance vertan für die Zukunft von Geunsee.

Lastwagen nehmen keine Rücksicht auf Fussgänger, Fahrradfahrer und respektieren keine Geschwindigkeitsbeschränkung.

Der Strassenbereich zwischen Moser und Viaca berücksichtigt weder Fussgänger noch Velofahrer. Täglich entstehen immer wieder gefährliche Situationen. Darum ist nicht tun keine Option.

### Risiko

Risiko besteht, wenn so eine Option als zur Auswahl steht, dass das Problem nie gelöst wird.

Das Verkehrsaufkommen steigt unkontrolliert weiter

### Antwort

Der Gemeinderat hat den Standort vor 2.5 Jahren überprüft und belassen. Der Hinweis wird als Ausführungshinweis mitgenommen.

Die Haftung bei Verkehrsunfällen ist im Strassenverkehrsgesetz geregelt. Im Strassenverkehrsrecht gilt eine sogenannte Kausalhaftung. Das bedeutet, dass der Halter eines Fahrzeugs respektive die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung auch ohne Verschulden des Lenkers für die Folgen eines Verkehrsunfalls haftbar gemacht werden kann.

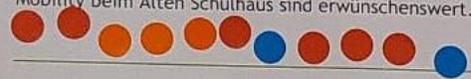
Es gibt heute kein Mobilitätskonzept oder Vorgabe betreffend Verkehr. Die Idee, einen Massnahmenplan oder Verkehrskonzept zu verlangen wird als Ausführungsoption aufgenommen.

Es gibt heute kein Mobilitätskonzept oder Vorgabe betreffend Verkehr. Die Idee, einen Massnahmenplan oder Verkehrskonzept zu verlangen wird als Ausführungsoption aufgenommen.

## 10: Kombination aus Optionen auf der Zeitachse

### Pro

Die Idee mit der Rotlicht Anlage für die Schaubernstrasse bzw. Sperrung am Sonntag finde ich gut. Ich würde aber diese Verbindung komplett sperren für den MIV. (*Mobiler Individualverkehr*) Mobility beim Alten Schulhaus sind erwünschenswert.



### Kontra

Rotlicht. Wartezeiten von 10 Minuten, ist nicht ideal, da auch wir diese Strecke als Arbeitsweg benutzen. Was passiert mit Langsamverkehr? Töff, Töffli, Velo etc?

Was Soll eine Sperrung am Sonntag bringen? Kritisch sind die 1000 Fahrzeuge zu Stosszeiten, welche die Kinder auf dem Schulweg gefährden.

Für kombinierte Markierungen fehlt der Platz auf der engen Strasse. Nadelöhr ist vor allem auch der Bahnübergang, wo die Lastwagen im Weg stehen.

Sperrung am Wochenende geht am Ziel vorbei. Der Verkehr entsteht vor allem werktags. Lastwagen fahren keine am Wochenende, ausser die Kühlwagen.

Die Massnahmen gegen den Schwerverkehr sind zu wenig einschränkend. Ich würde ein komplettes Fahrverbot für den Schwerverkehr am Wochenende einführen und unter der Woche mit "Slots" arbeiten. Sprich, wenn Schulkinder unterwegs sind (morgens, mittags, nachmittags) darf kein Schwerverkehr zirkulieren. Rotlicht verursacht Stau und weitere Einschränkungen für lokalen Verkehr insbesondere Langsamverkehr. Wo sollen die Warteräume sein?

### Risiko

Der Langsamverkehr wird bei dieser Variante vergessen.

Für Kombinierte Markierungen mit Fussgänger und Velo, entsteht ein erhöhtes Unfallrisiko.

### Frage

Rotlicht. Wartezeiten von 10 Minuten, ist nicht ideal, da auch wir diese Strecke als Arbeitsweg benutzen. Was passiert mit Langsamverkehr? Töff, Töffli, Velo etc?  
Rotlicht verursacht Stau und weitere Einschränkungen für lokalen Verkehr insbesondere Langsamverkehr. Wo sollen die Warteräume sein?

### Antwort

Dem Langsamverkehr wird in der Planung eine hohe Priorität beigemessen. (Kopie von Argument, Original als Kontra)

Detailfrage (Kopie von Argument, auch als Kontra aufgeführt)

# OPTION11

07.11.2022 - 11:13

## 11: Kombination aus Optionen betr. Verkehrsaufkommen und Sicherheit

Pro	Kontra	Risiko
keine	keine	keine

Frage

Antwort

Ich beobachte zahlreiche Geschwindigkeitsüberschreitungen im Unterdorf. Kurzfristig würden weitere Schwellen - insbesondere bei den Fussgängerübergängen - für mehr Sicherheit sorgen. Typ Frankreich - sprich richtige Schwellen. Warum wurde dies nicht längst realisiert? Günstig und zweckmässig

*Wird als Ausführungshinweis verarbeitet.*



## 12: Logistik auf Bahnverkehr

### Pro

Eine tolle Lösung!

Diese Lösung verursacht für die Gemeinde wenig Aufwand und wenig Kosten. Ganz nach dem Verursacherprinzip müssten die Gewerbebetriebe die Kosten selber tragen. Gleichzeitig könnten sie aber auch hinsichtlich Energieeffizienz profitieren.  
Eine der wenigen Lösungen welche keinen Ausbau von Strassen erfordert

**Sursee-Triengerbahn:** Die Option, dass vermehrt Güter über das Gleis transportiert werden, ist aus der Sicht der ST-Bahn sehr positiv. Die Preise wären attraktiv. Vom BAV gäbe es sogar finanzielle Unterstützung für Anschlussgleis in die Areale.

### Frage

### Kontra

Diese Option erfordert das Einverständnis und Investitionen der ansässigen Betriebe.

Hohe Kosten für Kran, Bahnlinie ist nicht elektrisch betrieben somit kaum Verbesserung bezgl. Co2 Reduktion, für die bestehenden Firmen ist dies wohl kaum umsetzbar

Die notwendige Infrastruktur für Beladung und Entladung ist eine weitere Zumutung fürs Unterdorf.

Diese Option löst allenfalls das Problem mit dem Schwerverkehr aber nicht die Problematik mit Durchgangsverkehr.

Macht sicher Sinn, aber die aktuellen Unternehmungen sind diesbezüglich vermutlich die falschen Player

### Risiko

### Antwort

Notizen aus dem Gespräch mit Roger Moser vom 7. November 2022.

- 1 Die Moser Recycling AG begrüsst den Prozess und kann den **Handlungsbedarf nachvollziehen**
- 2 Die Firma ist **besteht, möglichst wenige Transporte** über den Werkhof zu planen. Dort wo es möglich ist, werden Transporte künftig via Büron abgewickelt. Die Entlastung von Schwerverkehr in Geuensee aufgrund des Neubaus in Büron hängt von der Entwicklung des Marktes ab und wird im kleineren zweistelligen Bereich sein.
- 3 Auf dem Firmengelände besteht ein Konzept, **möglichst mit Rundverkehr** zu arbeiten. Weitere bauliche und organisatorischen Möglichkeiten sind aufgrund der Kapazitäten und Platzverhältnisse nicht möglich.
- 4 Früher wurde mit der **Bahn** zusammengearbeitet. Die Zusammenarbeit war **nicht sehr zuverlässig und aufwändig**. Die Anschlüsse sind nicht mehr ausgebaut und teilweise nicht mehr umsetzbar aufgrund von baulichen Anpassungen in den letzten 20 Jahren.
- 5 Zur **Option Schäracherstrasse**, ist wichtig zu wissen, dass die **bestehende Strassenführung für grosse Schlepper nicht geeignet** ist. Es können neue Konflikte entstehen oder müsste auch im bestehenden Gebiet ausgebaut werden.
- 6 Die **Option Umsiedlung oder Aussiedlung kommt für das Unternehmen in Frage**. Es gibt auch bereits Interessenten für das Grundstück in Geuensee. Die aktuellen Interessenten sind teilweise auch Schwerverkehrsverursachende Unternehmen.
- 7 Aufgrund der Lärmmissionen ist eine Umsiedlung innerhalb des Gemeindegebietes praktisch nur südlich des jetzigen Schäracher-Industriegebietes sinnvoll. Andere Gebiete wurden bereits besprochen und geprüft.
- 8 Eine Aussiedlung nach Büron oder Sursee ist denkbar, sofern genügend Landfläche und Anschluss an die Hauptverkehrsachsen bestehen.
- 9 Grundsätzlich sind zwei Industriegebiete in einer Gemeinde wie Geuensee nicht anstrebenswert.
- 10 Eine langfristige Option, wäre eine Schnellstrasse von Sursee nach Schöftland die sowohl entlastet als auch lenkt.

## 13: Weitere Kombination aus Optionen

### Pro

- Reduktion des LKW-Verkehrs auf der Unterdorfstrasse, weniger Lärm und Verkehr für Anwohner.
- Neue Möglichkeiten auf freiem Areal
- Reduktion von PKW-Verkehr, da Fahrten zum Recyclinghof wegfallen
- Aufwertung des Bahnhofs
- Keine neue Strasse notwendig, welche zu Belastung von neuen Eigentümern / Anwohnern führt.
- Kein Verlust Kulturland (Fruchtfolgefleichen)
- Verbesserter und sicherer Verkehrsfluss auf der Unterdorfstrasse
- Durch Umsiedlung wird neues Bauland frei (müsste in der Ortsplanung berücksichtigt werden), so dass die Steuerausfälle der Unternehmung wettgemacht werden können.
- Der Veloverkehr wird sichergestellt, besonders beim Bahnübergang und der Abbiegung Richtung Sursee

### Frage

- Wer bestimmt die Höhe der Entschädigung?
- Wer entscheidet was "gespart" bedeutet?
- Werden die durch die Nutzungsänderung im Zonenplan sich ergebenden Mehrwert bei der Entschädigung im Fall einer Siedlung in Abzug gebracht?

Kann die Firma nicht ganz nach Büron ihren Standort siedeln?

### Kontra

- Verlust eines ansässigen Betriebs und damit sind Steuerausfälle verbunden (je nach Umnutzung/ Nachnutzung)
- Weiterhin gewissen LKW-Verkehr auf der Unterdorfstrasse
- neuer Standort für Betrieb muss gefunden werden
- Aufhebung Tempo 30 im Unterdorf ist keine Option
- Entfernung der verkehrsberuhigenden Massnahmen (Tempo 30) auf der Unterdorfstrasse ist nicht mehr zeitgemäss

### Risiko

- Gefahr, dass durch die Aufhebung der verkehrsberuhigenden Massnahmen zu zu schnelles Fahren verleitet wird.

### Antwort

- Der Betrag wird politisch verhandelt.
- Ein Kostenvergleich (nicht getätigte Investitionen etc.) wird angestrebt.

Eine Mehrwertabgabe an die Gemeinde bei Um- / Aufzonungen ist gemäss PBG nur in Zusammenhang mit einer Gestaltungsplan-Pflicht vorgesehen. Die künftige Nutzung im Fall einer Umsiedlung ist noch nicht definiert, vgl. folgende Möglichkeiten:

Möglichkeit 1: Wohnzone, bedingt Kompensation der Einwohnerkapazität

Möglichkeit 2: Auszonung und kompensatorisch Einzonung (bspw. Schäracher) - siehe auch SLB

Möglichkeit 3: Arbeitszone mit Mobilitätsmanagement oder Ausschluss verkehrsintensiver Betriebe (Präzisierung im BZR notwendig)

Ist durch das Untennehmen zu beantworten. Die aktuelle Absicht ist es, ein Teil des Betriebes in Geunsee zu behalten.